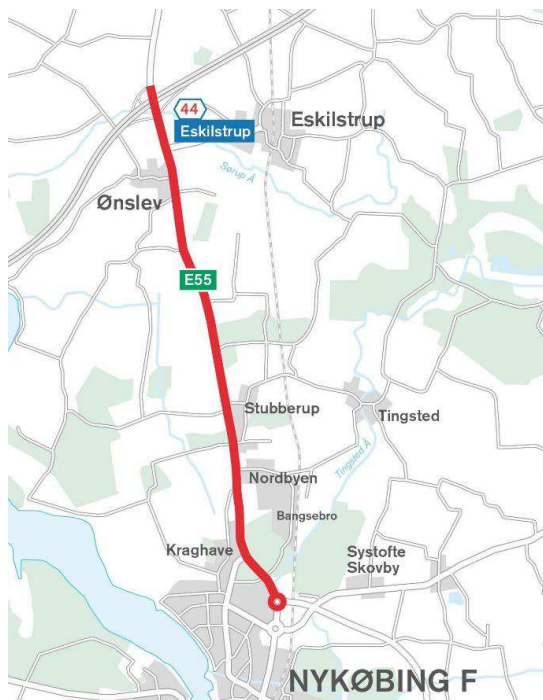


Dato 29. juni 2021  
Sagsbehandler Lene Nøhr Michelsen  
Mail lmi@vd.dk  
Telefon 72443667  
Dokument 21/06783-2  
Side 1/4

# Opgradering af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster – Indstilling

## Indledning

Med aftale mellem den daværende regering (V, LA og K) og DF om Finansloven for 2019 af 30. november 2018 blev det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af opgradering af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster Omfartsvej (se strækning på nedenstående kort).



Derfor har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse, der beskriver og vurderer, hvordan strækningen fra Sydmotorvejen til Nykøbing Falster Omfartsvej kan opgraderes under bedst mulig hensyntagen til miljøet og omgivelserne. I undersøgelsen er der gennemført en række undersøgelser i forhold til blandt andet trafik, teknik, logistik, miljø, støj, arealforhold og økonomi mv.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret og offentliggjort digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside og kan tilgås via [www.vd.dk/vvm-e55](http://www.vd.dk/vvm-e55). Her findes den sammenfattende digitale VVM-undersøgelse samt en række baggrundsrapporter. VVM-undersøgelsen og bemærkninger i den afsluttende høringsfase danner grundlag for en politisk beslutning om projektet.

### **VVM-undersøgelsen**

Vejdirektoratet har fra foråret 2019 til foråret 2021 gennemført en VVM-undersøgelse af en mulig opgradering af den eksisterende cirka 9,4 km lange strækning mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster Omfartsvej. Formålet er at undersøge mulighederne for at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed samt reducere generne for vejens naboer ved at udbygge den eksisterende vej på strækningen. I VVM-undersøgelsen er der skitseret og vurderet tre forskellige løsninger:

- Udbygning af vejen til 2+2 vej
- Udbygning af vejen til 2+1 vej
- 0+løsning med opgradering af tre kryds på strækningen

For de to udbygningsløsninger gælder, at næsten alle vejtilslutninger lukkes, og sidevejstilslutninger samles i fire kryds, der udformes som enten signalregulerede kryds eller rundkørsler. Hastighedsbegrænsningen på strækningen vil fortsat være 80 km/t og reduceres til 70 km/t gennem krydsene. Vejen vil i begge løsninger blive anlagt med en 1 meter bred asfalteret spærreflade, der adskiller de to kørselsretninger.

Det er vurderet, at der langs strækningen vil være behov for at ekspropriere en række boliger på grund af arealinddragelse, støjpåvirkning eller adgangsmuligheder. Størstedelen af de boliger, som forventes eksproprieret, er i dag støjbelastede. Den endelige påvirkning af de enkelte ejendomme vil først blive fastlagt i en evt. detailfase, og herefter afgøres ekspropriationerne af ekspropriationskommissionen. Da der i udbygningsløsningerne saneres i de mange indkørsler og adgangsveje på strækningen, bliver det som en del af projektet muligt at opsætte fire støjskærme ved hhv. Kraghave, Nordbyen, Stubberup og Ønslev.

Vejdirektoratet har også undersøgt muligheden for at kombinere en udbygning til 2+2 vej på det meste af strækningen med en udbygning til 2+1 vej på den sydligste delstrækning. Det skyldes, at det på grund af vejens bredde ved 2+2 løsningen er nødvendigt at nedrive den eksisterende bro, som fører Bangsebrovej over E55, og efterfølgende etablere en ny bro på den sydlige del af strækningen. Broen kan bevares ved at anlægge 2+1 vej på et cirka 1,2 km stykke fra rundkørslen ved Nykøbing Falster Omfartsvej og frem til den nye rundkørsel ved Skovalleen/Gaabensevej. Trafikberegningerne viser, at der ikke er kapacitetsproblemer på denne del af E55. Kombinationen giver mulighed for at spare udgifterne til en ny bro, og samtidig undgå de gener, som nedrivning og nyanlæg af broen ville medføre for omgivelserne.

0+løsningen er et mindre kapacitetsfremmende tiltag, som har til formål at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden ved at ombygge tre af krydsene på strækningen. Udover ombygningen af krydsene sker der ingen ændringer i de eksisterende forhold på strækningen, hvor de nuværende adgange og indkørsler bevares, og der opsættes ikke ny støjafskærmning.

### **Inddragelse af offentligheden**

Fra d. 28. august til d. 25. september 2019 blev der gennemført en indledende ide- og forslagsfase, hvor Vejdirektoratet modtog 27 henvendelser. Der blev også afholdt et borgermøde d. 9. september på Nordby-skolen med 200-300 deltagere. De indkomne ideer og forslag blev samlet i et høringsnotat, der findes på hjemmesiden [her](#), og anvendt i det videre arbejde med VVM-undersøgelsen.

Som afslutning på VVM-undersøgelsen har der i perioden fra 1. november 2020 til 22. februar 2021 været gennemført en offentlig høring af de undersøgte løsningsforslag. Der blev afholdt virtuelt borgermøde 25. januar 2021. Formålet med høringsfasen er dels at informere om resultaterne af de gennemførte tekniske, miljømæssige og trafikale undersøgelser, dels at indhente bemærkninger og forslag til det foreslåede projekt, som eventuelt kan føre til ændringer eller tilpasninger i forhold til det foreslåede projekt. Vejdirektoratet har i den afsluttende høring modtaget 55 høringssvar fordelt på 47 afsendere, der er samlet i et høringsnotat.

Høringssvarene fordeler sig på en række forskellige emner. Der er i høringssvarene særligt fokus på lokaltrafikken og de foreslåede adgangsveje, da mange af de eksisterende vejadgange i udbygningsløsningerne lukkes og ændres. Her er modtaget en række konstruktive forslag, som har medført justeringer af det planlagte projekt. En del høringssvar er desuden centreret omkring gener for naboer, støjforhold og ekspropriation. Mange beskriver, at der opleves trafikale udfordringer på strækningen. Der bliver også spurgt ind til de fremtidige forhold for bløde trafikanter samt natur- og miljøpåvirkninger.

En del af høringssvarene peger desuden på en alternativ løsning med en omfartsvej i stedet for opgradering af den eksisterende strækning. Andre foreslår, at 0+løsningen kombineres med en omfartsvej eller andre tiltag.

De indkomne bemærkninger er samlet i et høringsnotat, der findes på hjemmesiden [her](#). Vejdirektoratet har desuden været i dialog med en del naboer på strækningen om justering af lokalveje og opfølgning på konkrete spørgsmål vedrørende ejendomme.

### **Justering af udbygningsløsninger på baggrund af høringen**

Der er i forbindelse med høringen kommet adskillige forslag til alternative løsninger, og Vejdirektoratet har derfor været i dialog med flere af de berørte om adgangsforhold. Det har givet anledning til, at Vejdirektoratet konkret har justeret udbygningsløsningerne med følgende:

- Opgradering af Kelskovvej, Lille Byskovvej og Bruntofte Allé til bredere vej (2 minus 1 vej)
- Flytning af et kryds fra Ønslev Kirke til Boderupgaard og anlæg af ny adgangsvej til kirken
- Flytning af ny forbindelsesvej mellem Klodskovvej og Holmen til parallelvej langs E55
- Tilpasset vejforløb til Bodehavegaard

Der er også kommet forslag om at forlænge støjskærmen ved Kraghave. Vejdirektoratet har undersøgt forslaget og vurderet, at der er god effekt af at forlænge støjskærmen med 50 meter mod nord. Herved forventes det at opnå effektiv støjreduktion for en børneinstitution og en vis effekt for boligerne nord herfor.

Ændringerne betyder, at det samlede anlægsbudget er steget med ca. 11 mio. kr. for udbygningsløsningerne. Vejdirektoratet har indarbejdet disse justeringer i forslagene om udbygningsløsningerne.

### **Indstilling**

Alle løsningsforslagene vil have en positiv samfundsøkonomi.

Vejdirektoratets gennemførte VVM-undersøgelse peger på en række trafikale og støjmæssige fordele ved at udbygge den eksisterende vejstrækning.

Hvis der ønskes en udbygning af strækningen, indstiller Vejdirektoratet følgende:

- Kombinationsløsning med fuld udbygning til fire spor, 2+2 vej, fra Sydmotorvejen til ny rundkørsel ved Skovalleen/Gaabensevej i Bangsebro Skov. Herefter udbygning til tre spor, 2+1 vej, med to spor i nordgående retning frem til rundkørslen ved Nykøbing Falster Omfartsvej.  
 Det er Vejdirektoratets vurdering at denne løsning vil løse de nuværende problemer med trafikafvikling i myldretiderne, færgetræk og sæsonbetonet trafik med landbrugskøretøjer. Overhalingsmulighederne vil sikre bedre fremkommelighed for den forskelligartede trafik, samtidig med at trygheden for naboerne forøges som følge af, at de 90 private indkørsler ud til E55 bliver lukket. Det vil dog medføre mindre omvejskørsel for mange ejendomme.  
 Udbygningen vil desuden medføre en væsentlig reduktion i de støjbelastede boliger, som vil falde med 95 boliger, hvoraf hovedparten (80 boliger) er stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB. Det skyldes, at der ved lukning af adgangene bliver mulighed for at sætte skærme op langs de fire bysamfund, samtidig med at udbygning vil medføre ekspropriation af de mest støjbelastede boliger. Trafiksikkerheden bliver også forbedret, hvilket især skyldes, at de uheldsbelastede kryds bliver ombygget.  
 Kombinationsløsningen vil begrænse arealbehovet i Natura 2000-området, være billigere end en fuld udbygning til 2+2 vej, da broen ved Bangsebrovej kan bevares, og have en god samfundsøkonomisk værdi med en intern rente på 5,1%.

Hvis der ønskes en mindre omfattende løsning, der forbedrer trafiksikkerheden og fremkommeligheden i 3 kryds på E55, indstiller Vejdirektoratet alternativt:

- 0+ alternativet, som omfatter ombygning af de tre uheldsbelastede kryds på strækningen, der samtidig giver afviklingsproblemer.  
 Det er Vejdirektoratets vurdering, at denne løsning vil afhjælpe uheld og forbedre fremkommeligheden i disse tre kryds. Ønskes der en senere udbygning, vil det kun være rundkørslen ved Skovallen, der kan genbruges i forbindelse med én af udbygningsløsningerne.  
 Ombygningen af krydsene vil have den højest beregnede samfundsværdi med en interne rente på 20,8%.

### Anlægsoverslag og samfundsøkonomi

Anlægsoverslagene for udbygningsløsningerne er blevet justeret med de beskrevne ændringer, og kombinationsløsningen er blevet tilføjet. Priserne er opdateret til FL2021-indeks.

<b>Anlægsoverslag og samfundsøkonomi (mio. kr. i FL-indeks 2021 113,09)</b>				
<b>Økonomi</b>	<b>0+ alternativ</b>	<b>2+2 vej</b>	<b>2+1 vej</b>	<b>Kombi-løsning</b>
Anlægsoverslag inkl. alle tillæg	46,3	495,3	453,5	473,6
Intern rente	20,8% <sup>1</sup>	4,9%	4,8%	5,1%

<sup>1</sup> I forbindelse med infrastrukturplanen blev alle projekter opdateret til 2021-niveau i forhold til priser, samfundsøkonomi mv. Derfor kan de oprindelige beslutningsgrundlag afvige fra infrastrukturplanen. Den interne rente er ændret fra 20,8 til 21,3 % i infrastrukturplanen.